

# ИАНА КИДЖИ: АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ — ГОРДОСТЬ НАШЕЙ СТРАНЫ!



*Интервью со старшим помощником капитана атомного ледокола «50 лет Победы» Дианой Киджи*

**Глядя на гигантский 159-метровый атомный ледокол «50 лет Победы», захватывает дух. Диана расскажите, как вы оказались на судне, это детская мечта?**

— Да, в общем-то, можно сказать и так — я действительно с детства любила смотреть с берега Финского залива на суда, идущие в порт Санкт-Петербург, и читать приключенческие книги про моряков и полярников. В школе, в более осознанном возрасте, пришло решение связать свою жизнь с морем. Потом была учеба в ГМА (теперь уже ГУМРФ) им. адм. С.О. Макарова в Санкт-Петербурге, первые морские практики, и вот теперь я уже почти 9 лет работаю на ледоколах в должностях командного состава.

**На каких судах вы ходили до поступления на атомный ледокол «50 лет Победы»?**

— Первая морская практика у нас была после второго курса, общая для всей нашей роты судоводителей, на борту учебного парусного судна «Мир». Затем было не-

сколько индивидуальных практик — я их проходила на борту танкеров-стотысячников крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот». Ну а потом, так сложилось, что после выпуска я оказалась на борту дизель-электрического ледокола «Иван Крузенштерн», принадлежащего, как и остальные дизельные ледоколы нашей страны, ФГУП «Росморпорт». Провела несколько месяцев на борту в зимнюю навигацию, вместе со всем экипажем обеспечивая ледокольные проводки по всему Финскому заливу — Большой порт Санкт-Петербург, который включает в себя порты Высоцк, Приморск, Усть-Луга. И поняла, что с ледоколов уже никуда не уйду. После этого мой переход во ФГУП «Атомфлот» Госкорпорации «Росатом», конечно, был только вопросом времени.

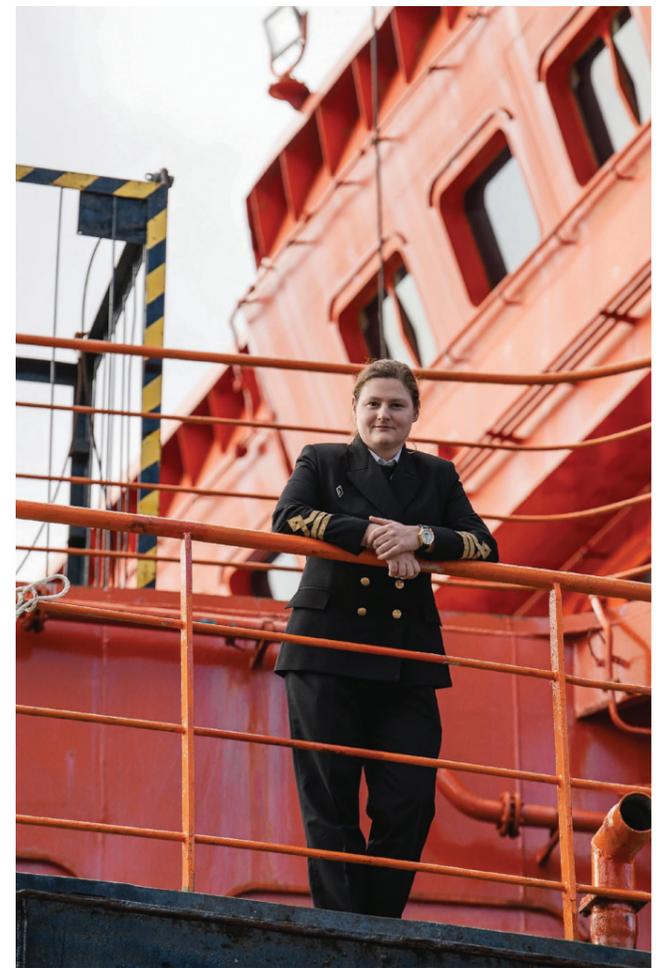
**Морская жизнь достаточно трудна, как удавалось преодолевать все трудности похода, как удавалось завоевывать авторитет на судне среди команды?**

— Авторитет на судне завоевывается только через два

принципа: профессиональные навыки, — знание своего дела, — и человеческое отношение к людям. И если первое мне сполна дали во время учебы в академии, то второе развивается уже непосредственно в процессе работы. В этом плане я очень многому учусь у своего наставника — капитана Дмитрия Викторовича Лобусова. Он, как раз, образец профессионализма и мастерства и в ледокольной работе, и в работе с людьми. На борту, в условиях 4-месячного автономного рейса, очень важно и то, и другое.

**Диана расскажите о вашем судне, проведите для нас экскурсию? Сколько человек на вашем судне? За что отвечаете лично вы на ледоколе?**

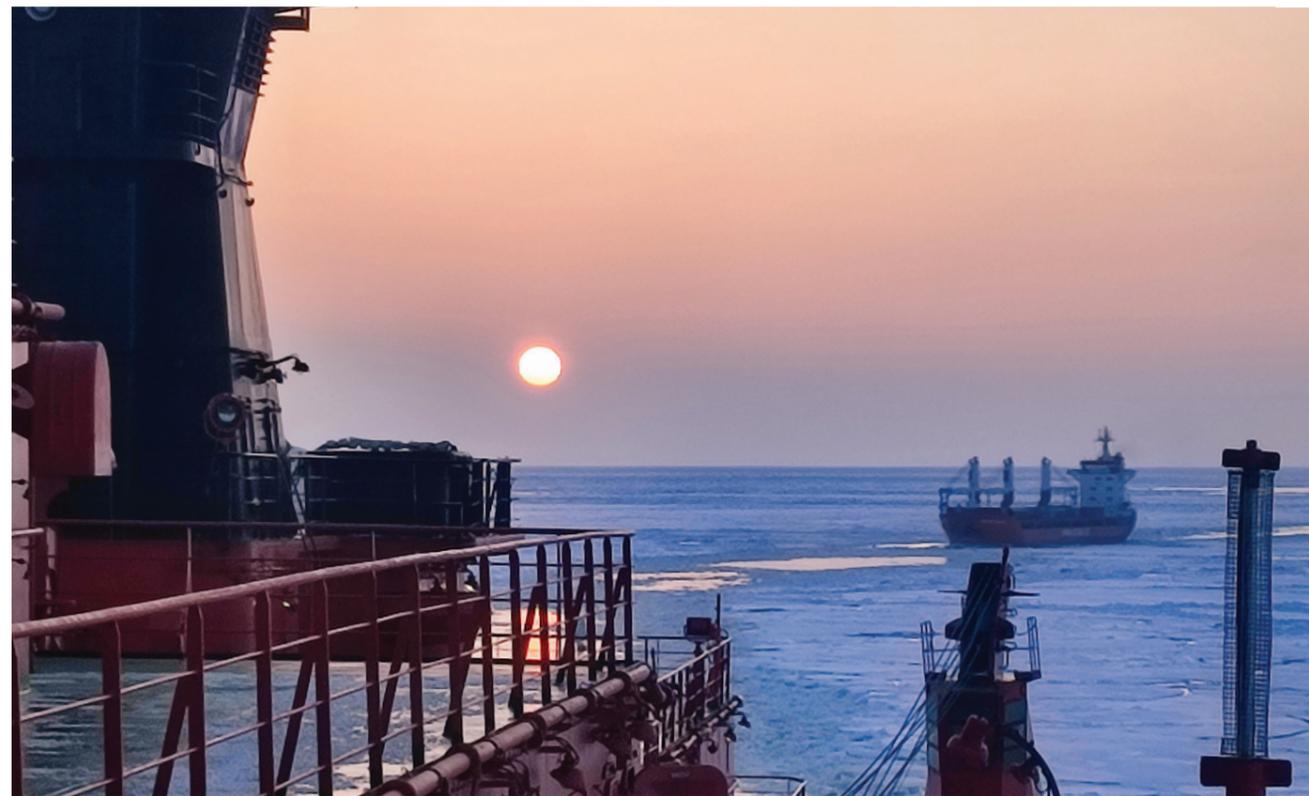
— О ледоколе «50 лет Победы» я могу говорить бесконечно долго, для меня это второй дом. Это последний ледокол проекта 10521, — очень удачного, на мой взгляд, проекта линейных ледоколов. 159 метров длины, 30 метров ширины и 75 тысяч лошадиных сил под рукой. Вообще атомные ледоколы — это гордость нашей страны и Росатома. Развивать Северный Морской путь, обеспечивать современные арктические шельфовые проекты без них нереально. На борту у нас 89 человек, самая большая по численности — конечно, атомно-механическая служба, на ней всё обслуживание всех систем и механизмов ледокола, включая его атомное «сердце» — две реакторных установки. Если говорить про мои обязанности, то в первую очередь старший помощник капитана, «старпом», на сленге, отвечает за безопасность мореплавания и все ледокольные операции, находясь на вахте на ходовом мостике ледокола. Старпом возглавляет ходовую вахту, обеспечивает проводку каравана судов, маневрирование, буксировку и околку проводимых судов. Даже присутствие капитана на мостике не снимает со старпома его ответственности по управлению ледоколом. При этом вахт у нас три, работа по 4 часа через 8, и на каждой вахте должен быть свой старший офицер, потому что вахтенный помощник капитана, как младший судоводитель, не допущен к самостоятельному управлению атомным ледоколом во льдах. Поэтому и старпомов у нас тоже 3, это специфика ледокольного флота. Но и между вахтами нам есть, чем заняться. У каждого есть свой, довольно обширный круг обязанностей по заведованиям. Например, третий старпом отвечает за всё противопожарное оборудование и снабжение на борту, за подготовку экипажа к борьбе за живу-



честь судна, за проведение учебных тревог и технической учебы экипажа, и так далее. Второй старпом — начальник службы быта, контролирует работу поваров, буфетчиков, дневальных, следит за санитарным состоянием судна, взаимодействует с медицинским персоналом на борту (у нас на борту есть судовой врач и фельдшер), а в случае временного отсутствия врача — заменяет его. Первый старпом — это заместитель капитана, старпом в классическом понимании этого слова. Он возглавляет службу эксплуатации, ему подчиняются второй и третий старпомы, младшие судоводители — вахтенные помощники капитана, а также боцман и палубная команда. Круг обязанностей первого старпома очень обширен. Здесь и техническое состояние корпуса судна, ремонтные ведомости по своему заведованию, спасательные средства на борту, предотвращение загрязнения окружающей среды, куда входят, например, судовые операции по управлению мусором, и многое, многое другое.

**Расскажите о самых интересных моментах во время перехода на ледоколе?**

— Как обычно, интересных моментов регулярно бывает много, но как только просят о них рассказать — сразу всё вылетает из головы. В целом, ни один рейс не похож на другой, и даже ни одна вахта не похожа на другую, хотя стороннему наблюдателю пейзаж за нашими иллюминаторами и кажется довольно однообразным: лёд и лёд, а если полярная ночь, то ещё и темень круглосуточная, ничего не видно за пределами луча прожектора. Темно и безжиз-



ненно. Но это не так, Арктика полна жизни, даже зимой. И наша работа, в целом, достаточно творческая, не «по шаблону». Бывают очень нестандартные ситуации, в которых нужно быстро реагировать, искать решение.

**Атомный ледокол «50 лет Победы» проводит круизные рейсы, есть в этом какая-то особенность?**

— Да, конечно, круизные рейсы очень сильно отличаются от нашей штатной работы по проводке судов в акватории Северного Морского пути. В каком-то смысле, они для нас проще, потому что не нужно контролировать движение каравана за кормой, не нужно отслеживать дистанции между другими судами, опасаясь остановки в тяжелом льду или риска навала судов. В круизе мы отвечаем только за себя и за выполнение программы рейса. Один из самых сложных и ответственных моментов с точки зрения навигации — это, конечно, заход на точку географическо-

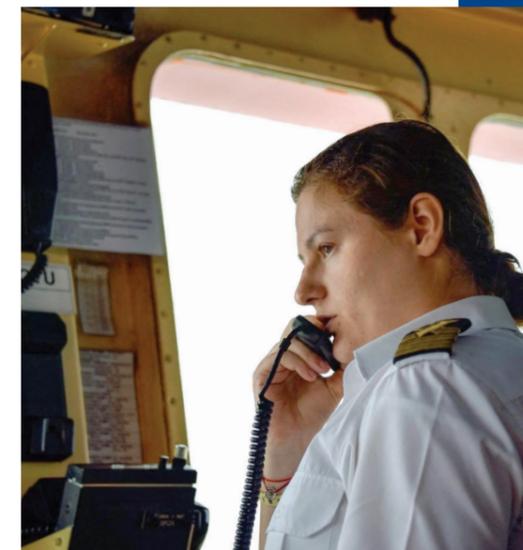
го Северного полюса. Если честно, то, когда выполняла его самостоятельно в первый раз, колени дрожали. Там очень важно не промахнуться, правильно рассчитать вектор движения судна, чтобы с первого раза попасть в нужную точку. Ещё мы в круизах посещаем уникальные места национального парка «Русская Арктика» в архипелаге Земли Франца-Иосифа. Там и первозданная природа, и места, наполненные историческими событиями: многие экспедиции, пытавшиеся дойти до Северного полюса, оставили там свой след. И первая станция «Северный Полюс -1» была организована тоже там, в бухте Тихой. Во время круиза мы стараемся показать туристам и детям эти места, обеспечить высадки на берег, если погодные условия и ледовая обстановка позволяют. Почему я говорю «детям»? Дело в том, что, помимо коммерческих круизных рейсов, с 2019 года Госкорпорация «Росатом» реализует абсолютно уникальный проект «Ледокол знаний», в котором одаренные дети со всей страны в качестве суперприза за победу во всероссийских конкурсах получают возможность попасть на борт атомного ледокола и достичь Северного полюса. Такие круизы — тоже гордость, престиж нашей страны, а с 2024 года в них, к тому же, появились ещё и молодые участники из других стран, и теперь эта программа получила статус международной. И если раньше достижение Северного полюса было историческим событием, то сегодня мы ходим туда практически по расписанию. Какая ещё страна, скажите, может в качестве подарка для своей одарённой молодежи бесплатно свозить её на Северный полюс?



**Вы ходите в походы по северным широтам, расскажите нам про природу и ее обитателей которых видите?**

— Природа Арктики красива, но сурова. Конечно, мы регулярно встречаем её обитателей: тюленей, песцов, моржей, а также самого хозяина Арктики — белого медведя. Но если для туристов увидеть белого медведя с борта ледокола — праздничное событие, то для нас в зимнюю навигацию такая встреча, скорее, проблема — когда белый медведь неожиданно выскакивает из-за тороса, и весь караван вынужден менять курс, чтобы не помешать косолапому заниматься своими делами. Мы всегда помним, что Арктика — это их дом, стараемся относиться к ним с уважением, не мешать. В целом, по современным правилам, взаимодействие человека и животного сведено к минимуму: мы не имеем права кормить их с борта, но также стараемся и не мешать их охоте в естественной среде.

**Что еще нравится в жизни кроме мореходства? Какие у вас хобби? Хватает ли на них время?**



— Мне очень повезло в жизни с выбором профессии, я искренне люблю свою работу. Достаточно рано — в 16 лет-определившись с направлением дальнейшего жизненного пути, я ни разу в нем не разочаровалась. Мне очень везло на моём пути с наставниками — капитаном Александром Игоревичем Ефимовым (капитан дизель-электрического ледокола «Иван Крузенштерн»), капитаном Дмитрием Викторовичем Лобусовым. Вообще, работа на борту атомного ледокола — для меня это большая гордость, и большая честь. Россия — единственная страна в мире, у которой есть атомные ледоколы. Мы гордимся этим! На берегу, между рейсами, у меня очень активная жизнь. Из хобби могу отметить алмазную мозаику, рукоделие, верховую езду. Люблю путешествовать, бывать в новых для себя местах. Между прочим, продолжаю учиться: это и регулярная учеба в рамках Корпоративной Академии Росатома, и дополнительное профессиональное образование на базе других учебных заведений. В 2020 году я закончила аспирантуру в родном ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, и сейчас передо мной стоит масштабная задача по защите своей кандидатской диссертационной работы. А ещё я горжусь честью быть амбассадором ФГУП «Атомфлот» и Госкорпорации «Росатом», так что я активно принимаю участие в

различных мероприятиях, направленных на популяризацию атомной отрасли в целом и привлечение молодежи в нашу профессию.

**Расскажите пожалуйста о Ваших планах на будущее?**

— В 2018 году я стала первой в мире женщиной-штурманом атомного ледокола, до меня женщины не приходили в командные должности судоводительского состава в истории атомного ледокольного флота. В 2021 году я стала первой женщиной-старшим помощником капитана, доказав, что я могу успешно выполнять свои обязанности, пройдя все стажировки и сдав все экзамены, — несмотря на то, что мне было всего 27 лет. Сейчас мне 30, и моя мечта — стать первой в мире женщиной-капитаном атомного ледокола. Впрочем, у меня уже несколько лет есть коллега на атомном ледоколе «Ямал», так что, возможно, меня обгонят на этом пути /смеётся/. В любом случае, я прекрасно осознаю уровень ответственности капитана атомного ледокола, и понимаю, что всё должно быть своевременно. Но да — я хочу стать капитаном атомного ледокола. Это, пожалуй, моя основная цель на ближайшие несколько лет.